Instructions Bulletin for the Operation Failure of the Month of Oct-Nov' 2024
No. IB/ETC/GZB/2024 – 24/16

1. केस स्टडी - 1

दिनांक	लोको न०/ शेड	गाड़ी न०	मंडल
29.10.2024	23914 + 23924 WAG-5/ NKJ	UP/ KNE	लखनऊ
UOR/ फेलियर विवरण	लोको-पायलट ने जंघई स्टेशन पर चार्ज लेने के उपरांत शंटिंग कार्य के दौरान 'DJ' खुलने की घटना के उपरांत ट्रबलशूटिंग की, लेकिन सफलता नहीं मिली । कंट्रोल मैसेज के अनुसार ऑन-ड्यूटी मुख्य लोको निरीक्षक महोदय द्वारा लोको की जाँच करने के उपरांत पाया, कि 'GR' आधी नॉच पर फँसा है, जिसको SMGR हैंडिल की मदद से '0' पर किया गया । BLDJ, BLRDJ को प्रेस करने के उपरांत 'DJ' बंद हो गया ।		
लोको-पायलट द्वारा की गई कार्यवाही / ट्रबलशूटिंग	• अपर्याप्त कार्यवाही		
TSD के अनुसार ट्रबलशूटिंग/ लोको-पायलट द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	<u>निवारण:</u> 1) बैटरी वोल्टेज 90 V होना चाहिये । 2) हवा का प्रेशर 6.5 kg / cm² होना चाहिये, यदि कम है तो MCPA चलायें । 3) CCBA, CCPT, CCDJ फ्यूज़ सही अवस्था में होना चाहिये । A. <u>Q118 इनरजाईज़ न होना</u> – यदि HBA ON करने पर Q-118 इनरजाईज़ नहीं होती है, तो – 1) C118 का ओपन होना सुनिश्चित करें । 2) C-105, C-106, C-107 का ओपन होना सुनिश्चित करें । 3) GR ओवरशूट तो नहीं है, यह चेक करें । 4) Q-118 का मैन्युअल कंट्रोल लें, और DJ क्लोज़ करें, BLVMT ऑन करें, और तीनो ब्लोअर चालू होने के बाद Q-118 का मैन्युअल कंट्रोल छोड़ें । 5) मैन्युअल छोड़ने पर यदि 'DJ' ट्रिप होता है, तो Q-118 को वेज करें तथा सम्बंधित सावधानियों का पालन करें । B. <u>Q-45 का इनरजाईज़ न होना</u> - BLDJ को ऑन करके, BLRDJ प्रेस करने पर यदि Q-45 रिले इनरजाईज़ नहीं होती है, तो – 1) CCDJ Fuse चेक करें, यदि खराब है, तो बदल देंगे । 2) BP1DJ को 2-3 बार ऑपरेट करेंगे । 3) BLDJ तथा BLRDJ स्विच को 2-3 बार ऑपरेट करेंगें । 4) ZPT को 2-3 बार ऑपरेट करें या पोजीशन बदलकर DJ क्लोज़ करें । 5) BP2 DJ से कोशिश करेंगें । 6) GR का '0' पर होना स्वयं 'GR' ड्रम पर जाकर चेक करेंगे । 7) Q-45 का मैन्युअल कंट्रोल लें । 8) कैब बदलकर प्रयास करेंगे नहीं हो, तो लोको फेल करेगें । C. <u>Q-44 इनरजाईज़ न होना</u> – 1) GR का '0' पर होना सुनिश्चित करेगें, मैन्युअली 2-3 नॉच लेकर दुबारा '0' पर करेगें । 2) Q-44 का मैन्युअल कंट्रोल लेंगे और DJ क्लोज़ करेगें । D. <u>C-118 का क्लोज़ न होना</u> – 1) पैन्टो नीचे तथा बैटरी ऑफ करेंगे । 2) C118 के आर्मेचर को हाथ से 2-3 बार ऑपरेट करेंगे ।		

	3) BA ऑन करके पैन्टो उठाकर ट्राई करेंगे । 4) QCVAR के NCI को साफ करें । 5) यदि क्लोज़ होता है तो ठीक है, अन्यथा लोको फेल करेंगे । E. VCB क्वायल इनरजाईज़ न होना – 1) सभी रिले के टार्गेट चेक करेंगे । कोई टार्गेट गिरा न हो । 2) ER का प्रेशर चेक करें । यदि 6.5 Kg/cm² से कम है तो ऑक्जिलरी कम्प्रेसर चलाकर प्रेशर बढ़ायें । 3) यदि क्लोज़ होता है तो ठीक है, अन्यथा लोको फेल करेंगे ।
टिप्पणी	• खराब कार्य : 'DJ' खुलने पर सही से ट्रबल-शूटिंग न कर पाना ।

2. केस स्टडी – 2

दिनांक	लोको नं० / शेड	गाड़ी नं०	मंडल
11.11.2024	30242 WAP-7/ GZB	15026	लखनऊ
दुर्घटना का विवरण	1) LP/ CNB (आउट-स्टेशन) पर 03.51 घंटे आराम करने के बाद 18.50 बजे CNB लॉबी पर साइन ऑन किया । 2) 20.04 बजे ट्रेन CNB से रवाना हुई । 3) 21.16 बजे ट्रेन PPF (पिपरसंड) से गुजरी । 4) ट्रेन को अमौसी (AMS) से साउथ लाईन के माध्यम से यातायात द्वारा नियोजित किया गया था, क्योंकि DN / KV लोड को AMS नॉर्थ लाईन से चलाया गया था । 5) ट्रेन 15026 के लिए AMS के होम सिग्नल को ऑन स्थिति में रखा गया था । 6) लेकिन 21.20 बजे ट्रेन 15026 लोको-पायलट AMS के होम सिग्नल को "ऑन" स्थिति (लाल) में पार कर गया । 7) लोको-पायलट 21:20:37 बजे होम सिग्नल को पार करके लगभग 35 मीटर आगे जाकर रुका । 8) तत्-पश्चात लोको-पायलट ने बिना किसी को जानकारी दिये एवं बिना उचित प्राधिकार-पत्र के गाड़ी को 21:32:08 बजे होम सिग्नल के अन्दर बैक कर लिया । 9) लोको-पायलट ने गेट सिग्नल को 67 Kmph की गति से 21:19:51 बजे पास किया और होम सिग्नल को 21:20:28 बजे 28 Kmph से पास करके 21:20:37 बजे खड़ा हुआ । 10) BA टेस्ट परिक्षण में चालक दल का BA परीक्षण नकारात्मक पाया गया ।		
दुर्घटना का कारण	JAG जाँच रिपोर्ट के अनुसार – 1) दुर्घटना का प्राथमिक कारण लोको-पायलट और सहायक लोको-पायलट की लापरवाही है । 2) जब ट्रेन 'Yellow' गेट-कम-डिस्टैंट सिग्नल से गुजरी तो गाडी की गति एक 'पीले' पर 67 Kmph थी, जो नियमानुसार 50 Kmph से अधिक थी और गाड़ी को रोकने के लिए समय पर पर्याप्त दूरी से ब्रेकिंग नहीं की गयी । 3) क्रू-कंट्रोलर, CNB/ PRYJ मंडल/ NCR भी समान रूप से जिम्मेदार हैं, क्योंकि क्रू की अंडर-रेस्ट बुकिंग की गयी, जबकि CMS में कम-से-कम ड्यूटी + 1 घन्टे का रेस्ट अनिवार्य है । 4) LKO लॉबी समय से स्पेयर-क्रू CNB लॉबी को उपलब्ध न कराने के कारण समान रूप से जिम्मेदार है । 5) TM/ LKO बिना उचित प्राधिकार के ट्रेन संख्या/15026 को पुशबैक करने से रोकने में विफल रहने के लिए समान रूप से जिम्मेदार हैं । 6) नामित CLI भी गहन काउंसलिंग न करने के जिम्मेदार हैं ।		
नियम के अनुसार ट्रबल-शूटिंग/ लोको-पायलट द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	बुलेटिन के अंत में SPAD से सम्बंधित RSO-SD-43/2024, dt. 18.11.24 के अनुसार दिये गए बिन्दुओं का कड़ाई से पालन करें ।		
टिप्पणी	• खराब कार्य		

3. केस स्टडी – 3

दिनांक	लोको नं० / शेड	गाड़ी नं०	मंडल
27.11.2024	43301 + 41445 WAG-9/ BSP	E-BOXN	मुरादाबाद
UOR/ फेलियर विवरण	गाड़ी कार्य के दौरान समय 7:18 बजे अटरामपुर स्टेशन पास होने के बाद फाफामऊ जंक्शन होम सिग्नल पास करने के उपरांत पॉइंट संख्या–140A के पास पहुंचने पर लोको-पायलट ने देखा कि पॉइंट संख्या–140A की Tongue Rail टूटी हुई है । लोको-पायलट ने तुरंत ब्रेक लगाकर गाड़ी को खड़ा किया तथा फाफामऊ स्टेशन-मास्टर, ट्रेन मैनेजर एवं कन्ट्रोल-ऑफिस को इसकी सूचना दी । इंजीनियरिंग विभाग एवं S&T विभाग के कर्मचारियों के Point को अटैण्ड एवं संरक्षित करने के बाद 08:50 बजे फिट देने के उपरान्त गाड़ी का प्रस्थान 08:57 बजे हुआ ।		
लोको-पायलट द्वारा की गई कार्यवाही / ट्रबल-शूटिंग	• अच्छा कार्य		
TSD के अनुसार ट्रबल-शूटिंग	सही एवं सटीक कार्यवाही ।		
टिप्पणी	• अच्छा कार्य उपरोक्त विवरण से स्पष्ट है कि लोको-पायलट एवं सहायक लोको-पायलट की सजगता एवं सूझबूझ के कारण एक संभावित दुर्घटना से बचा जा सका ।		

4. केस स्टडी - 4

दिनांक	लोको नं० / शेड	गाड़ी नं०	मंडल
01.11.2024	30294 WAP-7/GZB	12037	दिल्ली
UOR/ फेलियर विवरण	गाड़ी कार्य के दौरान दिल्ली-शाहदरा पास करने के उपरांत सिग्नल S-50 के पास गाड़ी में अचानक BP ड्रॉप होने के बाद गाड़ी खड़ी हो गई । जाँच करने पर पाया गया कि VCD ऑपरेट हो गयी है । इसके उपरांत VCD को रिसेट किया गया एवं गाड़ी का प्रस्थान हुआ ।		
लोको-पायलट द्वारा की गई कार्यवाही / ट्रबल-शूटिंग	• ख़राब कार्य • लोको-पायलट को अलर्ट न रहना		
TSD के अनुसार ट्रबल शूटिंग / लोको-पायलट द्वारा की जाने वाली कार्यवाही	• <u>VCD पेनाल्टी ब्रेक रिसेट करना (E-70)</u> - 1) यदि ऑटो फ्लैशर लाइट जल रही है तो BPFA दबाकर बुझायें, तथा थ्रोटल को "0" पर करें । 2) 120 सेकंड (WAP-5) तथा 160 सेकंड (WAG-9/WAP-7) तक इंतजार करें, इस दौरान कन्ट्रोल इलेक्ट्रॉनिक्स को ऑन-आफ न करें । 3) पैनल 'A' पर लगे BPVR बटन को दबाकर VCD को रिसेट करे, LSVW बुझ जायेगा तथा बजर बंद हो जायेगा । 4) VCD फुट-स्विच को दबाकर छोड़ दें । 5) BPFA को प्रेस करें। MR/BP प्रेशर पूरा होने तथा AFI की सुई वापस अपनी जगह पर आने का 6) इंतजार करें । 7) नार्मल ट्रैक्शन चालू करें । • <u>VCD को रिसेट करना (CCB-2.0)</u> - CCB–2.0 लोको में विजिलेन्स पेनल्टी-ब्रेक लगने पर BP '0' हो जाता है और लोको ब्रेक लग जाता है, तथा मैसेज "Train-Line Emergency- Keep Handle in EMER" आयेगा । अतः विजिलेन्स पेनाल्टी ब्रेक रिसेट करने के लिए निम्नलिखित कार्यवाही करें - 1) थ्रोटल को '0' पर करें । 2) 32 सेकन्ड तक इन्तजार करें । 3) फाल्ट एक्नॉलेज करने के लिए A-9 को Emergency पर रखें तथा BPVR को दबाकर छोड़े तथा एक बार विजिलेन्स फुट-स्विच को भी दबायें ।		

	4) ओ.के. टू रन का मैसेज आने पर / 10 सेकेण्ड इंतजार के बाद A-9 को रन पर रखें। BP 5.0 Kg/cm² होने के साथ-साथ ब्रेक सिलेन्डर प्रेशर का '०' पर आना देखें। 5) BPFA द्वारा फाल्ट एक्नॉलेज करके गाड़ी काम करें।
टिप्पणी	• ख़राब कार्य : लोको-पायलट का समय से VCD को Acknowledge करने में विफल रहना।

5. केस स्टडी – 5

दिनांक	लोको नं० / शेड	गाड़ी नं०	मंडल
07.11.2024	30826 WAP-7/ LGD	12562	दिल्ली
UOR/ फेलियर विवरण	नई दिल्ली जक्शन में लोको जाँच के दौरान ALP (TDL) ने पाया कि Brake Block को रोकने वाली चाबी हल्की सी नीचे की ओर बाहर निकली हुई है, जिसकी सूचना ALP ने कार्यरत लोको-पायलट (TDL) को दी, लोको-पायलट ने सिग्नल 'OFF' होने के बाद गाड़ी चलाने से इन्कार कर दिया।		
लोको-पायलट (शंटिंग) द्वारा की गई कार्यवाही / ट्रबल-शूटिंग	इसकी सूचना TC/ NDLS को दे दी गयी। समय-पालन क्रू-नियंत्रक (CC) के आदेशानुसार कार्यरत LP के द्वारा जाँच की गयी Brake-Block होल्डिंग key को अतिरिक्त सुरक्षा प्रदान करने के लिए तार के द्वारा संरक्षित किया गया।		
TSD के अनुसार ट्रबल-शूटिंग	---		
टिप्पणी	• ख़राब कार्य: कार्यरत लोको-पायलट के द्वारा बिना किसी उचित कारण के गाडी को 10 मिनट अतिरिक्त विलंबित किया गया, जबकि Brake Block होल्डिंग key अपने स्थान पर लगी हुई थी।		

6. केस स्टडी – 6

दिनांक	लोको नं० / शेड	गाड़ी नं०	मंडल
08.11.2024	31509 WAG-9/ BL	04975	दिल्ली
UOR/ फेलियर विवरण	गाड़ी संख्या-04972 के ECR का चार्ज़ लोको-पायलट (शंटिंग) ने रोहतक यार्ड में लिया हुआ था लेकिन जब जाने वाले लोको-पायलट ने गाड़ी में attach लोको कि जाँच करने के उपरांत पाया कि 'Brake Adjusting Spring Bolt' टूटी हुई है जिसकी सूचना TC/ NDLS को दी गयी। TC/ NDLS के द्वारा लोको को विफल घोषित करने के बाद दूसरा लोको गाड़ी पर लगाने के बाद गाड़ी (ECR) का प्रस्थान रोहतक से हुआ।		
लोको-पायलट द्वारा की गई कार्यवाही / ट्रबल-शूटिंग	• लोको-पायलट के द्वारा लोको की गहन जाँच करने के बाद लोको का ब्लॉक-सेक्शन में विफल होने और अतिरिक्त विलम्बन होने से बचा लिया।		
TSD के अनुसार ट्रबल-शूटिंग	<u>लोको की जाँच</u> **लोको प्रारम्भ करने से पूर्व, लोको तथा मशीन-रुम की जाँच करें, जिसमें मुख्यतः निम्न बातें चेक करें –** • <u>कैब के सामने</u> - 1) सुनिश्चित करें कि, लोको OHE के नीचे खड़ा है। 2) सुनिश्चित करें कि, दोनों तरफ के MR तथा BC इक्वलाइजिंग (MRE तथा BCE) पाइप, BP तथा FP पाइप ठीक से लगे है तथा उनके एंगल कॉक आवश्यकतानुसार खुले या बंद हैं। साथ ही सुनिश्चित करें कि, होज पाइप लटक तो नहीं रहे हैं। 3) सुनिश्चित करें कि, रेल गार्ड, कैटल गार्ड में कोई टूट फूट तो नहीं है। 4) सुनिश्चित करें कि, CBC में कोई असामान्यता तो नहीं है, तथा लॉकिंग पिन व ऑपरेटिंग हैण्डल उपलब्ध हैं। 5) सुनिश्चित करें MU जम्पर केबल ठीक से ढके हुये हैं। 6) सुनिश्चित करेंकि, हेडलाईट, फ़्लैशर लाईट, मार्कर लाईट ठीक से जल रहे हैं तथा उनके कांच (शीशे) स्वच्छ व साफ हैं। 7) सुनिश्चित करें कि, दोनों लुकआउट ग्लास स्वच्छ व साफ हैं तथा वायपर्स कार्य कर रहे है।		

- मशीन रूम नं. 1 के नीचे (कैब-1/ LP साईड से कैब-2/ ALP साईड तक) -

1) सुनिश्चित करें कि सभी सैन्ड बॉक्स में सूखी रेत भरी है तथा सैण्डर्स ठीक से कार्य कर रहे हैं।
2) सुनिश्चित करें कि MRE, BCE के अतिरिक्त एंगल कॉक खुले हैं।
3) सुनिश्चित करें कि एयर-ड्रायर यूनिट कार्यरत हैं (D-IN Open, D-OUT Open, D-OFF Closed)
4) सुनिश्चित करें कि सभी सस्पेन्शन डैम्पर, हेलीकल स्प्रिंग में कोई असामान्यता या क्रेक तो नहीं है।
5) गाईड-रॉड ठीक से फिट हैं तथा उनके बोल्ट टाईट हैं।
6) सभी ब्रेक-रिगिंग ठीक से लगी हैं।
7) चक्कों में स्किड-मार्क नहीं हैं।
8) वापसी करेंट के केबल ठीक से लगे हैं।
9) पार्किंग ब्रेक सिलेंडर पर रिलीज / एप्लाई पुश-बटन (हुक) लगे हैं।
10) ट्रैक्शन-लिंक बार ठीक से फिट है तथा उसके 6+6 बोल्ट टाईट हैं।
11) कम्प्रेशर तेल लेवल न्यूनतम मार्क से ऊपर है तथा उसके फाउंडेशन बोल्ट कसे हुये हैं।
12) बोगी का ब्रेक कट आउट कॉक खुला है।
13) बैटरी बॉक्स कवर लॉक है।
14) सेफ्टी चेन लगी है।
15) BP/FP के एडीशनल कॉक खुले हैं।

- मशीन रूम नं. 2 के नीचे (कैब-2/ LP साईड से कैब-1/ ALP साईड तक) -

1) सुनिश्चित करें कि, सभी सैन्ड बॉक्स में सूखी रेत भरी है तथा सैण्डर्स ठीक से कार्य कर रहे हैं।
2) सुनिश्चित करें कि, MRE, BCE के अतिरिक्त एंगल कॉक खुले हैं।
3) सुनिश्चित करें कि, सभी सस्पेन्शन डैम्पर, हेलीकल स्प्रिंग में कोई असामान्यता या क्रेक तो नहीं है।
4) गाईड रॉड ठीक से फिट है तथा उनके बोल्ट टाईट है।
5) चक्कों में स्किड मार्क नहीं है एवं सभी ब्रेक रिगिंग ठीक से लगी हैं।
6) वापसी करेंट के वुश ठीक से लगे हैं।
7) पार्किंग ब्रेक सिलेंडर पर रिलीज / एप्लाई पुश बटन लगे हैं।
8) ट्रैक्शन लिंक बार ठीक से फिट है तथा उसके 6+6 बोल्ट टाईट हैं।
9) CP तेल लेवल न्यूनतम मार्क से ऊपर है तथा उसके फाउंडेशन बोल्ट कसे हुये हैं।
10) बोगी का ब्रेक कट आउट कॉक खुला है।
11) बैटरी बॉक्स कवर लॉक है।
12) सेफ्टी चेन लगी है।
13) BP/FP के एडीशनल कॉक खुले हैं।

- कैब के अन्दर -

1) कैब तथा लुक आउट ग्लासेस साफ हैं।
2) सभी स्विचेज नॉर्मल अवस्था में हैं। (विशेषकर ZBAN OFF तथा BLCP - AUTOपर)
3) आपात कालीन एक्जास्ट (सहायक चालक की तरफ) कॉक बंद है।
4) वायपर के पानी टैंक में पानी भरा है।
5) स्पेयर हौसेस व लकड़ी के गुटके लॉकर में रखे हैं।
6) स्थायी तथा पोर्टेबल अग्निशामक यंत्र सही स्थिति में तथा गैस से भरे हैं।
7) इमरजेन्सी स्टॉप पुश बटन बाहर है।

- मशीन-रूम के अन्दर -

1) कंट्रोल क्युबिकल SB-1/2 में ऑक्जिलरी सर्किट क्युबिकल HB-1/2 में स्थित सभी सर्किट ब्रेकर सामान्य अवस्था में हैं।
2) SB-1 में स्थित चार्जर स्विचेज सामान्य अवस्था में है।
3) कन्वर्टर 1/2 तथा ट्रान्सफार्मर 1/2 के गेज में तेल की मात्रा न्यूनतम से अधिक है।
4) मशीन रूम में लगे सभी उपकरणों की फिटिंग व कनेक्शन सामान्य है।

	5) आपात कालीन एक्झास्ट (सहायक चालक की तरफ) कॉक बंद है। 6) बायपर के पानी टैंक में पानी भरा है। 7) स्पेयर हौसेस व लकड़ी के गुटके लॉकर में रखे है। 8) स्थायी तथा पोर्टेबल अग्निशामक यंत्र सही स्थिति में तथा गैस से भरे है। 9) इमरजेन्सी स्टॉप पुश बटन बाहर है। • मशीन-रूम के अन्दर - 1) कंट्रोल क्यूबिकल SB-1/2 में ऑक्जिलरी सर्किट क्यूबिकल HB-1/2 में स्थित सभी सर्किट ब्रेकर सामान्य अवस्था में है। 2) SB-1 में स्थित चारो स्विचेस सामान्य अवस्था में है। 3) कन्वर्टर-1/2 तथा ट्रान्सफॉर्मर-1/2 के गेज में तेल की मात्रा न्यूनतम से अधिक है। 4) मशीन रूम में लगे सभी उपकणों की फिटिंग व कनेक्शन सामान्य है। 5) किसी भी पावर उपकरण का बाहरी ढक्कन खुला हुआ तो नहीं है। • न्यूमेटिक पैनल - 1) पैन्टो सेलेक्टर स्विच 'Auto' अवस्था में है। 2) कॉक 70, 74 व 136 खुली अवस्था में तथा कॉक-47 बंद अवस्था में है। 3) पैन्टो 1/2, VCB तथा मैण्डर्स के कॉक खुली अवस्था में हैं। 4) डिस्ट्रीब्यूटर वाल्व कार्यरत अवस्था में है। 5) IG-38 चाबी 'ऑन अवस्था में लगी हुई है। 6) CPA का ड्रेन कॉक बंद अवस्था में है। 7) पार्किंग ब्रेक का एप्लाई/ रिलीज प्लंजर लॉक अवस्था में नहीं है।
टिप्पणी	• खराब कार्य: गाड़ी संख्या 04972 के आगमन-कू एवं LPS (ROK) द्वारा लोको की सही जांच न करने के कारण लोको फेल हुआ, जिसकी वजह से गाड़ी विलंबित हुई।

7. केस स्टडी – 7

दिनांक	लोको नं० / शेड	गाड़ी नं०	मंडल
23.11.2024	33750 WAP-7/ BGKT/ NWR	19601	दिल्ली
UOR/ फेलियर विवरण	दिल्ली से गाड़ी के प्रस्थान के उपरांत DSA-SBB सेक्शन में लोको-पायलट ने अंडर-फ्रेम में Wheel No.1 से असामान्य आवाज़ को सुना और गाज़ियाबाद में प्रस्थान सिग्नल के विपरीत गाड़ी को मैन-लाईन गाज़ियाबाद स्टेशन पर रोक दिया। TC/ NDLS के निर्देशानुसार Sr.CC/GZB और SSE/GZB Outpit इंजन पर पहुंचे तथा जाँच के उपरांत Wheel No.1 और Wheel No.3 में हल्का सा Scratch मार्क पाया जिसकी बुकिंग Logbook में भी दर्ज थी। गाड़ी को यथास्थिति प्रस्थान के आदेश के बाद गाड़ी का प्रस्थान किया गया।		
लोको-पायलट (शंटिंग) द्वारा की गई कार्यवाही / ट्रबल-शूटिंग	लोको Logbook में पहले से ही बुकिंग चली आ रही थी कि Wheel No. 1 एवं 3 में हल्का Scratch होने के कारण 20 – 25 Kmph की गति पर असामान्य आवाज़ आती है। लेकिन लोको-पायलट द्वारा इसकी सूचना TC/ NDLS को नहीं दी गयी थी। इसके विपरीत गाड़ी को गाज़ियाबाद मैन-लाईन पर शू-सिग्नल पर रोका गया जिसके कारण गाड़ी का विलंबन हुआ।		
TSD के अनुसार ट्रबल शूटिंग	--------		
टिप्पणी	• खराब कार्य		

संरक्षा अभियान - RSO SD-43/2024, दिनांक – 16.11.2024

विषय: सिगनल को खतरे की स्थिति में पास करने (SPAD) की घटनाओं पर अंकुश लगाने हेतु विशेष संरक्षा अभियान।

- ड्यूटी पर आने से पहले भरपूर नींद लें, अर्थात सम्पूर्ण विश्राम करें एवं किसी भी मादक पदार्थ / प्रतिबंधित दवाओं का सेवन न करें।
- साईन-ऑन करने समय सभी सेफ्टी ड्राईव, सर्कुलर, तकनीकी ड्राइव एवं सर्कुलर को ध्यान पूर्वक पढ़े एवं उनका पालन करें।
- चालक दल कॉशन आर्डर को सावधानी पूर्वक पढ़ें एवं अस्थाई एवं स्थाई गति प्रतिबंधों का सख्ती से पालन करें।
- गाड़ी संचालन के दौरान FSD को सदैव कार्यरत रखें तथा इसकी उद्घोषणा को पूरी आवाज पर चलायें।
- गाड़ी संचालन से संबन्धित लिखित कार्य को गाड़ी प्रस्थान से पूर्व अवश्य पूरा कर लें।
- गाड़ी का चार्ज लेते समय सभी सुरक्षा उपकरण जैसे SA9, A9, RS वाल्व व इमेर्जेंसी स्टॉप पुश बटन का कार्यशील होना सुनिश्चित करें।
- लोको पायलट प्रारंभिक स्टेशन पर गाड़ी प्रस्थान से पहले Continuity व प्रस्थान के बाद नियमानुसार ब्रेक फील टेस्ट (BFT) एवं ब्रेक पॉवर टेस्ट (BPT) अवश्य करें।
- गार्ड द्वारा गाड़ी प्रस्थान के लिए दिए गए ऑल राइट सिगनल या बैल को देखकर / सुनकर गाड़ी न चलायें बल्कि अपनी गाड़ी के लिए प्रस्थान संकेत का ऑफ होना सुनिश्चित करें।
- शंटिंग के दौरान सदैव अगली कैब/सही कंट्रोल स्टैंड से ही लोको/मल्टिपल लोको/ ई.एम.यू. चलायें। पिछली कैब/गलत कंट्रोल स्टैंड से कभी भी लोको/मल्टिपल लोको/ ई.एम.यू. का परिचालन न करें।
- चालक दल यह सुनिश्चित करें कि जो सिगनल ऑफ हुआ है वह उन्ही की गाड़ी का है और अपने सिगनल को सतर्कता पूर्वक तब तक देखते रहे जब तक कि सिगनल पार न हो जाये।
- गाड़ी संचालन के दौरान वाकी टाकी पर किसी से भी व्यर्थ की बातें न करें।
- लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सिगनल के आस्पेक्ट के अनुसार गाड़ी की गति को नियंत्रित करते हुए उचित दूरी से गाड़ी में ब्रेक पॉवर के अनुसार ब्रेक लगायें।
- एक पीला (Single Yellow) सिगनल पार करते समय, कोचिंग / खाली मालगाडी के संचालन के दौरान गाडी की गति 50 KMPH से अधिक न हो एवं लोडेड माल गाडी के संचालन के दौरान गाडी की गति 30 KMPH से अधिक न हो।
- यदि गाड़ी पर सहायक चालक भी कार्य कर रहा है, तो सचेत करने पर भी चालक द्वारा निर्धारित गति का पालन न करने पर सहायक चालक द्वारा RS/ Emergency Valve का प्रयोग करना चाहिए।
- रोक सिगनल पर पहुँचते समय चलती गाड़ी में लोकोमोटिव /DEMU/EMU/MEMU/Train Set में किसी प्रकार के इंडिकेशन पर ध्यान न दे और न ही किसी प्रकार की ट्रबल शूटिंग करे।
- सिगनल के आस्पेक्ट का पूर्वानुमान न लगायें एवं सिगनल के संकेत के अनुसार गाड़ी की गति को नियंत्रण में रखें।
- गाड़ी संचालन के समय ALP/LP सभी सिग्नलों को हाथ उठा कर सिग्नल के तरफ इशारा करते हुए स्टेशन एवम सिग्नल का नाम लेकर ऊंची आवाज में पुकारे तथा LP/ALP एक दूसरे को इसका जवाब इसी तरह ऊंची आवाज में दे
- सेक्शन की भौगोलिक परिस्थितियाँ जैसे ग्रेडिएंट, सिगनल की असामान्य लोकेशन एवं कर्व के बारे में कॉल आउट अवश्य करे।
- गाड़ी को A9 से खड़ी करने के बाद SA9 द्वारा पूरे लोको ब्रेक लगाये।
- सिगनल से कॉल आउट की न्यूनतम आवृत्ति (Frequency) को नीचे दी गयी पद्धिति के अनुसार सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
  - क) सिगनल के हरे (ग्रीन) आस्पेक्ट को क्रू के द्वारा कम से कम एक बार कॉल आउट अवश्य करना है।
  - ख) सिगनल के डबल येलो (दो पीले) आस्पेक्ट को कम से कम दो बार कॉल आउट करना (दोहराना) है।
  - ग) सिगनल के सिंगल येलो (एक पीला) आस्पेक्ट को कम से कम तीन बार कॉल आउट करना (दोहराना) है।
  - घ) सिगनल के लाल आस्पेक्ट को लगातार कम से कम पांच बार दोहराना है एवं जब तक गाड़ी लाल सिगनल पर खड़ी नहीं हो जाए, तब तक इसे दोहराते रहना है।
- ऐसी गाड़ियां जिन पर सहायक लोको पायलट युक्त नहीं किये जाते जैसे EMU/ MEMU/ DEMU के लोको पायलट भी उपरोक्त के अनुसार सिगनल कॉल आउट ऊंची आवाज में करेंगे।
- गाड़ी संचालन के दौरान यदि थकान /सूक्ष्म निंद्रा महसूस होती है तो सूक्ष्म निंद्रा से निजात पाने के लिए यथा संभव प्रयास करे। 2/3
- विशेषतः सिगनल लाल की अवस्था में होने पर, सिगनल की अवस्था का कॉल आउट गाड़ी रुकने तक बार बार करते रहें। यदि लोको पायलट पर्याप्त दूरी से लाल सिगनल के लिए ब्रेकिंग नहीं करता तो सहायक लोको पायलट को डी-1 इमरजेंसी वाल्व / RS वाल्व (इमरजेंसी ब्रेक) का प्रयोग करके तुरंत गाड़ी को रोकना चाहिये।
- सभी लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट गाड़ी संचालन के दौरान अपने मोबाइल फोन को स्विच ऑफ करके अपने बैग में रखें तथा आपात स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर यदि मोबाइल फोन का प्रयोग करना पड़े तो उसका रिकॉर्ड डायरी में अवश्य नोट करें।
- गाड़ी रोकते समय लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट अपने लाइन बॉक्स से न तो सामान निकालें और न ही रखें।
- रनिंग रूम या HQ स्टाफ के दौरान दफ्तरी कार्यों में संलिप्त होने कि बजाये पर्याप्त रेस्ट किया जाना चाहिए।

अतिरिक्त संरक्षा निर्देश:

- एक पीला (Single Yellow) सिगनल पार करते समय, कोचिंग / खाली मालगाडी के संचालन के दौरान गाड़ी की गति 50 KMPH से अधिक न हो एवं लोडेड माल गाडी के संचालन के दौरान गाड़ी की गति 30 KMPH से अधिक न हो। देखा जा रहा है LP उपरोक्त गति पालन तभी करते है जब CLIs फुटप्लेट पर होते है, अतः सभी लोको निरक्षकों को निर्देश दिये जाते है की एंबुश औचक निरीक्षक ट्रेन से किए जाये।
- क्रू लिंक के अनुसार क्रू बुकिंग होना सुनिश्चित करना, ताकि 4 PRs और 4 रातों की अवधारणा (Concept) का उलंघन न हो।
- तुच्छ (Petty) कारणो से रनिंग स्टाफ को कॉल करना / परेशान करना-बंद किया जाये।
- कैब में यात्रा करने वाले कर्मचारियो (अधिकृत और अनाधिकृत) की संख्या पर अंकुश लगाया जाये। यह देखा गया है की कई बार कैब में 2-3 CLI फुटप्लेट करते है, जिससे चालक दल को परेशानी होती है। केवल नामित लोको निरीक्षक द्वारा ही कैब में फुटप्लेट की जाये। यदि ADEE/RSO/DLI की अनुमति के बिना नामित लोको पायलट के अलावा अन्य के साथ फुटप्लेट करना है तो CLI को किलोमीटर शुल्क नहीं दिया जाएगा।
- सभी लोको निरीक्षक व चालक दल को ऐसे संवेदनशील सिगनलो के बारे में पता होना चाहिए, जिनकी दूरी एक दूसरे के बीच 1 किलोमीटर से कम है और उन्हे ऐसे मामलो में ट्रेन की गति को नियंत्रित करने के लिए attention वाले पहलू को danger वाले पहलू के रूप में मानना चाहिए।
- चालक दल और CLI को calling stop board की स्थापना के उद्देश्य के बारे में पता होना चाहिए और यदि सिग्नल 'खतरे' वाले पहलू वाला है और बोर्ड सिग्नल के बहुत करीब प्रदर्शित किया गया है, तो उन्हें इन बोर्ड को पार नहीं करना चाहिए। हालांकि वे सिग्नल से पहले Glue-Joint को सुनिश्चित कर सकते हैं कि पहियों के leading सेट द्वारा फाउल (foul) किया गया है।
- यदि प्रतिबंधित सिग्नल की तरफ जाती हुई ट्रेन से पहले कोई न्यूट्रल सेक्शन है, तो ट्रेन की गति को नियंत्रित करने के लिए RG/DBR का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए, लेकिन pneumatic ब्रेक का उपयोग करना चाहिए।
- ट्रेनों की punctuality बनाए रखने के लिए तेज़ accelaration और deccelaration की आवश्यकता होती है, लेकिन यदि कोई सिग्नल danger/restrictive aspect के साथ है, (विशेष रूप से एप्रोच सिग्नल) तो तेज़ डी-एक्सीलरेशन का कोई तर्क नहीं है।
- चालक को इस बारे में पता होना चाहिए और सिग्नल के restrictive aspect की ओर बढ़ते समय ट्रेन की गति को सुचारू रूप से और बिना किसी गड़बड़ी के नियंत्रित करना चाहिए। उन्हें कभी भी यह नहीं मानना चाहिए कि सिग्नल जल्द ही ऑफ हो जाएगा।

उपरोक्त निर्देश बुलेटिन विद्युत प्रशिक्षण केन्द्र, गाजियाबाद की वेबसाइट www.etcgzb.in पर भी उपलब्ध है।

(वीरेन्द्र कुमार)
(मुख्य लोको निरीक्षक/ वि.प्र.के./ गा.बाद.)

(सरनाथ कुमार)
(प्रधानाचार्य/ वि.प्र.के./ गा.बाद.)

नं० 232 - विद्युत/ वि.प्र.के./ ट्रेनिंग-1

प्रतिलिपि –

i) मुख्य विद्युत लोको अभियंता/ उत्तर रेलवे, बडौदा हाऊस, नई दिल्ली - सादर सूचनार्थ।
ii) मुख्य विद्युत अभियंता/ परिचालन, उत्तर रेलवे, बडौदा हाऊस, नई दिल्ली - सादर सूचनार्थ।
iii) मुख्य विद्युत लोको अभियंता, उत्तर रेलवे, बडौदा हाऊस, नई दिल्ली - सादर सूचनार्थ।
iv) वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/ RSO/ नई दिल्ली, लखनऊ, फिरोजपुर, अम्बाला - सादर सूचनार्थ व आवश्यक कार्यवाही हेतु।
v) वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/ परिचालन/ मुरादाबाद - सादर सूचनार्थ व आवश्यक कार्यवाही हेतु।